

GACETA MENSUAL

ENERO 1997

Nº 123

Club Filatélico de Caracas

DIRECTORIO

GACETA MENSUAL
del Club Filatélico de Caracas
Depósito Legal pp-86-0380
ISSN: 0798-5983

EDITOR: Fernando González Meléndez.
DIAGRAMADOR: Alberto Moratti
COLABORADORES:
Juan Diego Quintero
Ignacio Martinello
José Luis García López

La Dirección de esta revista no comparte necesariamente las opiniones expresadas en los artículos publicados.

CONTENIDO

Editorial	1
Club Filatélico de Caracas	2
Rarezas de Venezuela	3
Historia del Correo	7
De aquí y de allá	10
Nuevas Emisiones (Mundiales)	11
El Club informa	11
Publicaciones recibidas, Canje	12

EDITORIAL

Para comenzar, la Junta Directiva desea un muy próspero año 1997 para todos los socios y allegados.

Un punto importante para este año, es clarificar nuestra posición en cuanto la interpretación de las cotizaciones del Catálogo Scott 1997. Como muchos ya saben, se han cambiado nuevamente los parámetros. Esta vez los precios reflejados son los de estampillas "very fine" o muy finas, en lugar de "fine-very fine". Quiere decir que las estampillas que no cumplen con esta condición tienen un precio menor que el del catálogo. Esto puede ser válido para los países siempre que han tenido altas calidades en papel e impresión. No es el caso de Venezuela. La gran mayoría de las estampillas no son bien centradas, es más, generalmente están en un estado inferior al exigido en Scott actualmente. Por ésto es importante señalar que un catálogo mundial, aunque en general use patrones muy buenos, no debe ser usado con rigidez y sin excepciones.

Las piezas filatélicas venezolanas en estado "very fine" tienen un precio muy superior al señalado en Scott 97. Las estampillas venezolanas "fine" en realidad deben ser valoradas como "very fine" por su escasez. El caso de las estampillas con goma y sin charnela, es similar. Hay un gran período en que es casi imposible conseguir piezas con goma original intacta y muy difícil el encontrarlas sin charnela.

Todo lo anterior es una opinión, al igual que la referencia que da un catálogo, siendo en realidad la última palabra el precio que establezca la demanda y la oferta en el mercado.

Juan Diego Quintero
Presidente



Club *Filatélico* de Caracas

MIEMBRO DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE FILATELIA (F.I.P.)
MIEMBRO DE LA FEDERACION INTERAMERICANA DE FILATELIA (F.I.A.F.)
MIEMBRO DEL AMERICAN PHILATELIC SOCIETY (A.P.S) N° 178564

JUNTA DIRECTIVA 1995-1997

Presidente: Juan Diego Quintero
Vice-Presidente: Alberto Moratti
Secretario: Gustavo Posth
Tesorero: Ricardo Gajú
Vocales:
Captac. de Recursos: Alejandro Casas
Control de Socios: Salvatore Santarelli
Experticias: Pedro Meri
Exposiciones: Humberto Bermúdez
Eventos Especiales: Rafael De León
Novedades: Ignacio Martinello
Relac.Publ.Intern.: Luis López L.
Relac.Pub.Nac.: Francisco Altaba
Revista: Fernando González
Subasta: Gunther Fabis
Tribunal Disciplinario:
Aurelio Blanco
Perla Serfaty de Moratti.
Roberto Benaim
Comisario:
Evelyn Esteves de Sánchez

Secretaria Administrativa:
Marlene Angulo

OBJETIVOS DEL CLUB

El Club Filatélico de Caracas es una asociación civil sin fines de lucro, dedicada a la promoción, fomento y divulgación de la Filatelia en general y especialmente al estudio e investigación de la filatelia venezolana.

BENEFICIOS QUE OFRECE

Local para reuniones
Servicio de abono de nuevas emisiones
Venta directa de estampillas por cuenta de socios
Biblioteca especializada
Revista Mensual
Certificados de Autenticidad
Asesoramiento filatélico.
Subastas filatélicas mensuales
Exposiciones filatélicas en Venezuela
Conexión con Exposiciones Internacionales y Mundiales.

HAGASE MIEMBRO

Inscripción.....	Bs.	500
Miembros Juveniles (-18).	Bs.	1200
Miembros Juveniles (-21).	Bs.	2400
Miembros Juveniles (-25).	Bs.	6000
Miembros Activos	Bs.	12000
Corresponsales Interior.....	Bs.	3200
Corresponsales Exterior....	\$	30

Los montos indicados son anuales y se cancelan por anticipado. Eventuales planes de fraccionamiento deberá, ser sometidos a la Junta Directiva para su eventual aprobación.

DIRECCION: Av.Libertador, Ed. La Línea, Of.22 "B", entre las Palmas y las Aca-cias,Tel. 782.52.86 - Fax: 751.85.51

RAREZAS DE VENEZUELA

HAPAG - Unico Franqueo Mixto Conocido de los Sellos HAPAG y Venezuela.

Por el Dr. Knut Heister, experto para Venezuela de la Unión de Expertos Filatélicos Alemanes.

En el año 1871 la sociedad anónima Hamburgo-Americana de Servicio de Mensajerías de Hamburgo (conocida como HAPAG) inauguró un servicio de línea mensual entre Hamburgo y Colón (en el actual Panamá), en el cual el correo fue transportado entre Alemania y las Indias Occidentales y puesto en los puertos venezolanos de la Guaira y Puerto Cabello. El año de 1874 la frecuencia fue cambiada a cada 14 días y en 1875 con la autorización del correo imperial alemán fueron emitidos sellos impresos en forma privada por la compañía naviera, los cuales fueron utilizados en el servicio de correo inter-caribe en los buques de la HAPAG.

El valor nominal de 10 cts. oro (eso era 40 Pfg., o sea 5 peniques) cubría el porte para

una carta hasta 30 gr., por encima de esto había que franquear 10 cts. por cada 10 gr. Las cartas con los sellos HAPAG son muy raras y muy buscadas por los coleccionistas.

Grandes rarezas son los franqueos mixtos, que hasta ahora eran conocidos sólo con sellos de la Gran Bretaña (3 cartas conocidas) y de Estados Unidos (1 carta conocida). Ellos resultaron de la añadidura de sellos HAPAG en las cartas desde la Gran Bretaña o sea Estados Unidos, llevaban los sellos de estos países y en San Thomas eran reexpedidos con los buques HAPAG.

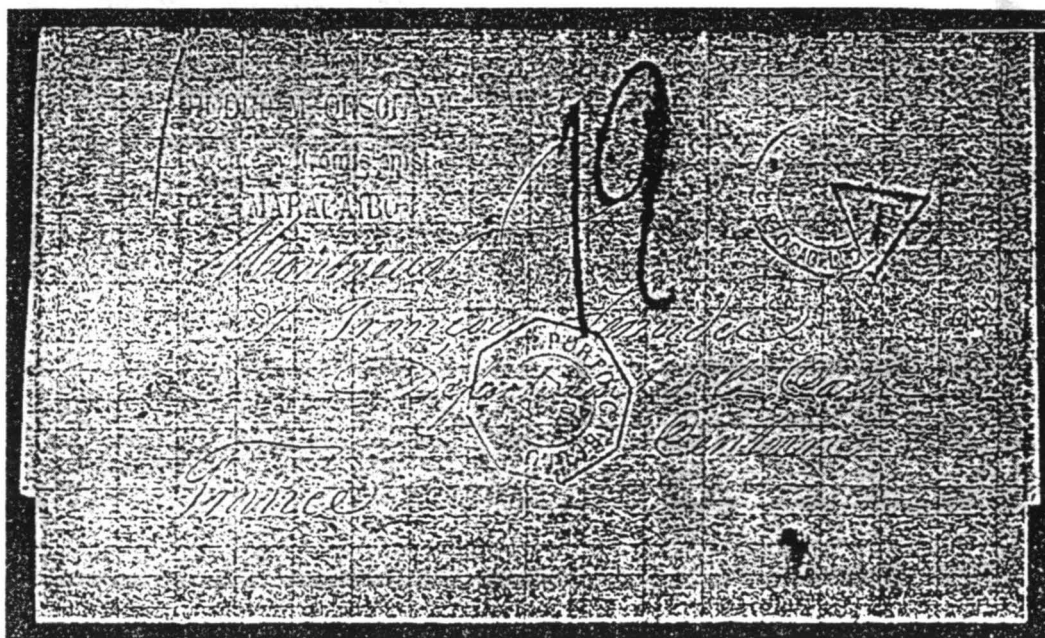
Un documento HAPAG fascinante es la carta, retratada a continuación, desde San José de Cúcuta en Colombia (conocida como Cúcuta) hacia Barranquilla (también en Colombia), la cual fue transportada vía Puerto Cabello en Venezuela y desde allí continuó con el buque HAPAG hacia Barranquilla. Fascinante es esta carta, no solamente porque representa el único franqueo mixto conocido de sellos HAPAG y Venezuela, sino porque es también un único testimonio histórico de una época excepcional y de extraordinaria interesante ruta postal.



Las notas de archivo sobre la carta (ver la ilustración al final de este artículo) manifiestan que la carta fue escrita en Cúcuta el 19 de febrero de 1877 por Riedel & Co. y recibida el 28 de mayo de 1877 en Barranquilla por Eberbach & Co.. En la cara de la carta se encuentran en la esquina superior derecha dos sellos venezolanos lilares de 1/2 real de la IV Emisión-Resello de 1876 con el resello invertido (Michel No. 20 IV, Blanco No. 33c) canceladas con dos matasellos de doble círculo "CORREOS de VENEZUELA PUERTO CABELLO", uno de los cuales cruza sobre la carta. Además se encuentran en la esquina inferior izquierda dos sellos HAPAG en la carta, los cuales son cancelados con dos matasellos azules "P en círculo" (P está por Puerto Cabello), uno de los sellos HAPAG está pegado en el borde de la carta y fue por lo tanto dañado al abrir la carta. Una nota-tasa manuscrita azul "15" ocupa el centro de la carta y llega tanto sobre los sellos HAPAG como también sobre los sellos venezolanos. Finalmente existe también una nota-tasa en lápiz "1 r" ("r" está por real). Cúcuta es un lugar en el NO de Colombia en la frontera venezolana y era ya en el año de 1877 el centro del comercio entre

Colombia y Venezuela. Barranquilla está situada en la desembocadura del río Magdalena en el Mar Caribe en el Norte de Colombia y tiene un puerto marítimo, que entonces se llamaba Sabanilla y quedaba en la ruta de la HAPAG. La carta no tiene ningún sello colombiano ni nota de expedición, no fue llevada por el interior de Colombia sobre el río Magdalena, sino en la vecina Venezuela y allí transportada hasta Puerto Cabello, un puerto importante en la costa del Caribe en el Norte de Venezuela. En Puerto Cabello la carta fue despachada por el Correo Venezolano con dos sellos de 1/2 real, y entregada al buque HAPAG para la reexpedición hasta Sabanilla, donde el destinatario tuvo que pagar el porte de entrada de "15". La duración del transporte fue de 3 meses y 9 días.

Es asombroso que una carta haya sido transportada de un lugar colombiano a otro lugar colombiano no por la ruta doméstica más corta, sino por el desvío mucho más lejano vía Venezuela. La explicación de esto se me dio, cuando estudié la carta del 4 de mayo de 1877, desde San Cristóbal vía Maracaibo y Puerto Cabello hacia Centuri-Córcega, ilustrada seguidamente.

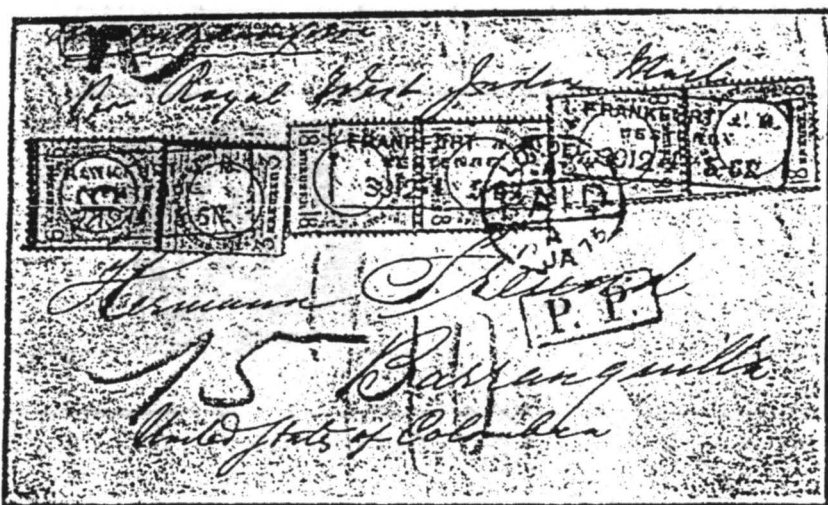


San Cristóbal es el lugar más grande de Venezuela más próximo a la frontera colombo-venezolana en la proximidad de Cúcuta. Dentro de Venezuela tomó esta carta la misma ruta de la carta HAPAG, así vía Maracaibo hacia Puerto Cabello. Se trata de una carta con el contenido completo y el remitente escribe, entre otras cosas: "La revolución de Colombia parece que está a concluirse, Dios lo quiera". Debido a disturbios internos en Colombia no fue así evidentemente posible transportar la carta por la vía directa hacia Barranquilla a través de Colombia, de tal manera que el remitente se decidió por el desvío vía Venezuela bajo la intervención del servicio de correo de la HAPAG.

Es además sorprendente, que la carta des

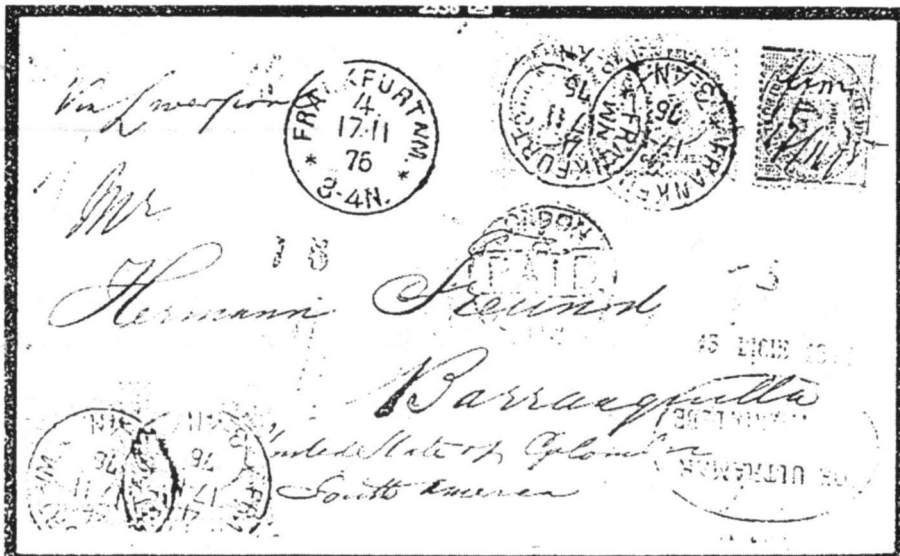
de Cúcuta hasta Puerto Cabello no muestra ni sellos venezolanos ni notas de porte. Aquí también la carta de San Cristóbal proporciona la demostración irrefutable que concuerda con la costumbre del Correo de entonces, pues también esta carta muestra notas de correo venezolanas solamente en Puerto Cabello.

No soy especialista para los portes y notas de impuesto colombianas. De las cartas desde Frankfurt hacia Barranquilla de diciembre de 1874 y de febrero de 1876, ilustradas seguidamente, y que llevan ambas la nota de impuesto "15", saco por lo tanto la conclusión de que el impuesto azul en la carta de HAPAG concordaba con las normas postales de entonces para el correo de entrada a Colombia.

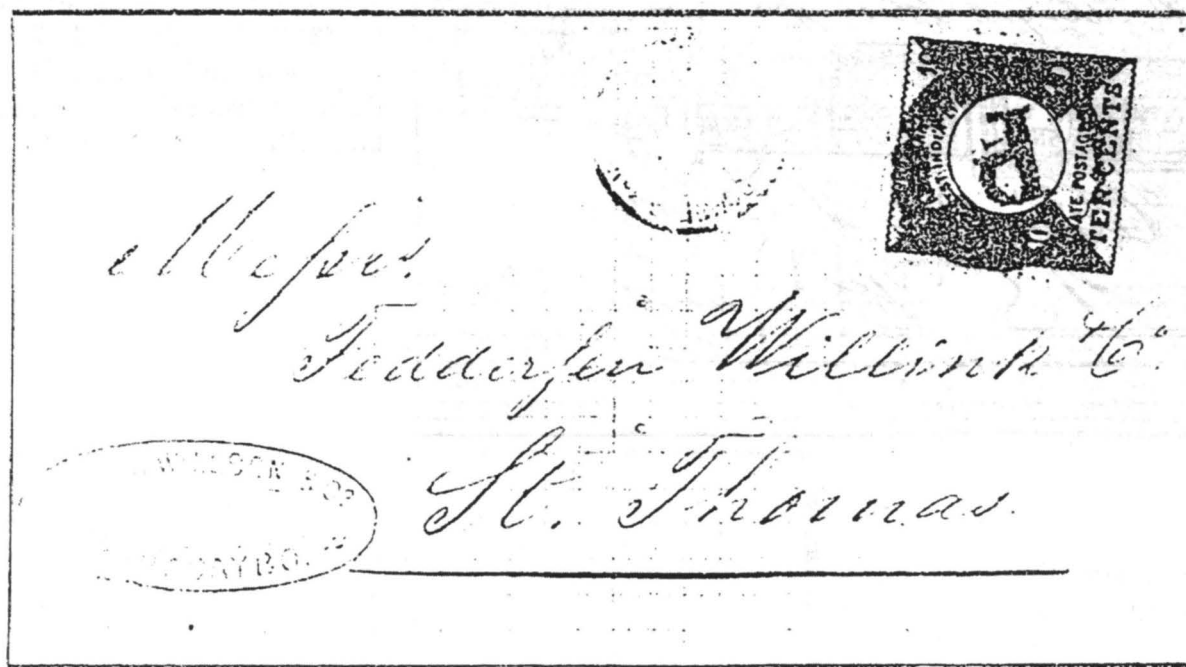


Carta desde Frankfurt hacia Barranquilla del 30-12-1874 (ilustrada en "Philatelie und Postgeschichte" 135/1993, pág. 22)

Carta desde Frankfurt hacia Barranquilla del 17-2-1876 (subasta Corinthia 1994)



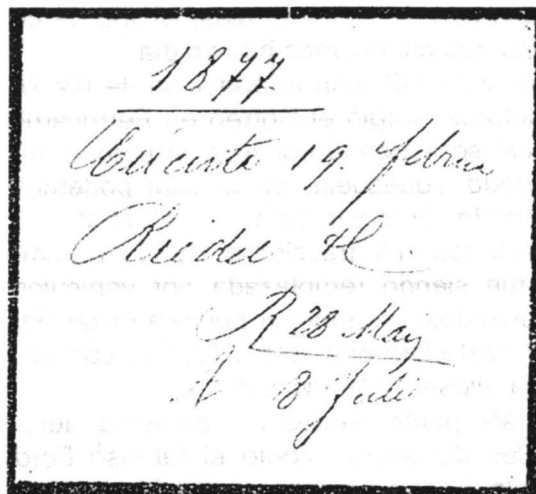
El franqueo HAPAG de 20 cts. muestra que se trata de una carta pesada de más de 30 gr. y a lo sumo 40 gr. El porte venezolano parece que no concuerda. Según las leyes tarifarias venezolanas, por las cuales se diferencia el derecho de transporte de acuerdo con el peso y la distancia, debería una carta así de pesada costar por lo menos 6 reales para el trayecto desde la frontera venezolana vía San Cristóbal hacia Puerto Cabello. En lugar de esto fue cobrado sólo un porte de 1 real. Esto concuerda con el porte de entrada, que debía ser pagado para las cartas, que venían del exterior u otro puerto venezolano y llegaban a un puerto venezolano. Según las leyes tarifarias era pagadero en estos casos un porte de 1 real, independientemente del peso de la carta. La carta era así tratada en Puerto Cabello como si viniera desde Ma-



También la carta arriba ilustrada de San Cristóbal hacia Córcega no tiene ningún sello venezolano y, fuera del matasello de la oficina de correo de Puerto Cabello, tampoco ninguna nota de impuesto venezolana. Esto es en verdad muy sorprendente en esta carta, naturalmente ella ha ya recorrido un largo trayecto dentro de Venezuela. Según las leyes tarifarias debería haberse pagado por lo menos el porte de entrada a Puerto Cabello de un real (¿o no

existía esto para las cartas, que fueron despachadas a través del Consulado Francés hacia Francia?).

La historia postal de Venezuela clásica plantea todavía muchas preguntas hasta hoy sin aclarar, que hace continuamente de la ocupación con los sobres de aquel tiempo un fascinante viaje de investigación, introduciendo, en pequeños pasos, nuevos conocimientos.



Nota de archivo sobre la carta HAPAG mencionada del 19-2-1877

HISTORIA DEL CORREO

Por Juan Diego Quintero

Con motivo del Día Mundial del Correo el 9/10/196, Ipostel aplicó 24 matasellos especiales en distintas oficinas postales del país. Estos fueron diseñados por el Sociólogo José Luis García López, miembro del C.F.C., el cual nos demuestra de nuevo su interés en colaborar con esta importante misión filatélica. En verdad es encomiable esta iniciativa tomada por Ipostel y nuestro colega. Muchas felicitaciones en nombre de todos los coleccionistas venezolanos que, estamos seguros, ven en estas cancelaciones especiales un gran aporte para sus colecciones.

Una de las partes más vitales y llenas de vida de la filatelia la representa la Historia Postal, siendo evidente su valor, ya que nos muestra las distintas formas de transporte de la correspondencia usadas a lo largo de la historia de la humanidad.

Muchas de ellas no son comúnmente conocidas o simplemente han caído en desuso, pero sin poder negar su indudable valor histórico y el gran ingenio que algunas han requerido.

La primera forma de correo de la humanidad ha sido a pie, remontándose ésta aproximadamente a 4000 años antes de Cristo en China y entre los Egipcios a 3000 años A.C.

A través de los siglos esta antigua forma de transporte del correo se ha ido organizando y complementando por el uso de los adelantos tecnológicos y sociales.

Ejemplo de esto lo vemos en la Edad Media en Inglaterra. En ella se creó en 1660 una Oficina General de Cartas con el consecuente reclutamiento organizado de "Post-Boys" o muchachos de correo, los que posteriormente se llamaron "Letter Carriers" o cargadores de cartas, para finalmente, con el incremento de sus obligaciones, ser meritorios del actual título de "Postmen" o Hombres del Correo.

De manera similar vemos la evolución de las entidades postales de todo el mundo, siendo el caso de Inglaterra de particular interés, ya que en este país, gracias a Sir Rowland Hill, se creó en 1840 la estampilla de correo para prepagar el servicio y con ésta la era moderna del correo.

Con la necesidad de darle mayor rapidez y alcance geográfico al servicio postal, el hombre comenzó a utilizar los nuevos medios de transporte que iban surgiendo en tierra, mar, aire y, en este siglo, en el espacio.

En tierra, el primer adelanto parece ser el uso del caballo, siendo este noble animal eficaz para recorrer largas distancias, por diferentes tipos de terreno, con una considerable mayor rapidez que a pie.

Este sistema se usó en gran parte del mundo, pudiendo citar dos ejemplos, uno "Los muchachos de correo montado en Inglaterra en 1774", y en una latitud más familiar, el Correo a caballo y en mulas, comúnmente usado en Mérida y Trujillo hasta recientemente.

Otro antiguo medio de transporte es la carroza romana tirada por caballos, la que evolucionó en Europa en el Carruaje, y en América en la Carreta y en las famosas Diligencias del Lejano Oeste Estadounidense, en las cuales no solo se tuvo que sortear las rigideces geográficas y climáticas, sino defender a toda costa el correo de los ataques de indios y forajidos.

El hombre no sólo ha empleado el caballo y las mulas. Además de éstos en África y el Medio Oriente ha empleado camellos, en otros lugares experimentó con gatos, perros, y otros animales, algunos efectivos y otros no. Siendo el manejo de animales no

siempre fácil, el hombre buscó nuevas formas de tracción.

En este punto comienzan a aparecer gran variedad de bicicletas, siendo la primera de correo, la "Barstow Centrecycle" en 1883 utilizada en Inglaterra hasta 1900. En 1893 James A. Healy organizó el "Coolgardie Cycle Express", como empresa de correo destinada a transportar paquetes que contenían polvo de oro producido por la fiebre del preciado metal en el Oeste Australiano. En éste y en otros sitios como Estados Unidos se empezó a emplear el tipo de bicicleta que conocemos hoy en día.

En el siglo XIX, con la aparición de las locomotoras, surgió el Correo en Ferrocarril, el cual se esparció por todo el mundo, incluyendo Venezuela, en la cual podemos citar el de "Coro y la Vela", y el Central.

De esta forma la tracción a bestia y a hombre fue siendo remplazada por vehículos motorizados, a vapor en primera instancia, para posteriormente ser utilizados con gasolina, diesel y electricidad.

En este punto vemos los primeros automóviles de correo, como el famoso Ford Modelo T, que posteriormente fue desplazado por vehículos más eficientes. Ejemplo de esto es el actual uso en Venezuela de las camionetas de "Estafeta Móvil" que proporcionan el servicio a muchas áreas en que no hay establecidas oficinas de correo ordinarias.

Terrestremente, también se ha usado otro método que no contempla el traslado físico de la carta impresa en papel, pero sí del mensaje, tal es el caso de los Telégrafos, que por medio de torretas cableadas transmiten la información de un sitio remoto a otro al instante, para luego ser impreso en papel, para su posterior destino final. En Venezuela prueba de ello son las estampillas telegráficas de 1896. Hoy en día este sistema se ha sofisticado tanto que inclusive hay telegramas vía satélite, siendo el primero el transmitido por el Westar 1 el 6/9/1974.

En el agua, desde eras remotas, el hombre ha usado para transmitir mensajes embarcaciones de distinta índole, desde canoas,

como las usadas por los aborígenes en Suramérica y Africa, hasta góndolas, barcos de vela y vapores.

En la era moderna lanchas, barcos motorizados, y hasta submarinos como "El correo submarino Español", y los distintos batiscafos usados en experimentos, llegando al contemporáneo e interesante "todo terreno marítimo" Hovercraft.

El primer correo transportado en éste fue el 20 de Julio de 1962 por el Vickers VA-3, en Inglaterra. Es de resaltar que el correo no fue trasladado en el agua sólo en embarcaciones tripuladas; también se empleó el ingenio humano, buscando la superación de dificultades que impedían cumplir con el servicio de correo, tal son los siguientes casos:

Durante el cerco de París en 1871, se usaron esferas de zinc a prueba de agua, llamadas "Boules de Moulins", que eran lanzadas con su contenido de mensajes al río de París desde las cercanías de la ciudad, con la esperanza de que pudieran ser pescadas al entrar en ella, caso que no pasó sino finalizada la guerra.

Un caso fructuoso e ingenioso es el famoso "Tin Can Mail" o correo en lata, utilizado en la Isla de Niuafo'ou conocida actualmente como Tonga. En ésta las condiciones de corrientes marítimas y el lecho rocoso marino existente hacían muy peligrosa la navegación en embarcaciones para atracar en la Isla, al igual que el uso de nadadores que arrastraran el correo, por los tiburones de la zona, con lo que, para salvar vidas, sin interrumpir el servicio, se estableció lanzar estas latas para que fueran arrastradas por las corrientes marinas a la orilla, donde eran recuperadas.

Otro modo muy usado fue el de enviar mensajes en botellas, teniendo éste grandes anécdotas de personajes históricos, incluyendo la de naufragos.

En el aire, se han usado gran variedad de medios, siendo los mas antiguos conocidos los mensajes en flechas, cometas y palomas mensajeras. En Venezuela se hizo referencia a este último con la emisión de las estampillas "Coro La Vela" en 1889, con

el dibujo de la paloma mensajera que se recuerda en uno de los matasellos conmemorativos de Ipostel del 9/10/96.

Es de resaltar que en nuestro país, en varias oportunidades, se adiestraron palomas mensajeras, especialmente en revoluciones, en las cuales, opositores al régimen empleaban cuanto estaba a su alcance para comunicarse entre ellos.

El primer Correo Aéreo tripulado en el mundo fue en Globos, siendo los más famosos los "Par Ballon Monté" del cerco de París en 1870/71, en los cuales sus llamados pilotos, los "Aeronautas", debían levantar vuelo pasando sobre los disparos de las líneas enemigas Prusianas.

Los anteriores medios no eran motorizados por lo que dependían en gran medida de las corrientes de aire, que podían alterar fácilmente su curso. En esta etapa, con la invención del aeroplano, comenzó el desarrollo del actual y comúnmente usado correo aéreo.

Se puede señalar como el primero del mundo él que se realizó en 1908, de París a St. Nazaire, mejorando con el progreso de la aviación en todo el mundo. Se establecieron diferentes records, como el primer vuelo entre dos países, el primero sobre el Atlántico, el Polo Norte, y el establecimiento de las primeras rutas regulares oficiales de correo aéreo, siendo Inglaterra, cuna de la filatelia, donde se estableció la primera ruta oficial con un aeroplano D.H.9 en 1918.

En Venezuela el primer vuelo fue el S.C.A.D.T.A. de Barranquilla a Maracaibo, el 26/6/1925.

Es de importancia señalar que la posible única virtud de las guerras mundiales, es el gran avance tecnológico que sufrieron los simples aeroplanos, los cuales fueron sofisticándose, para dar paso a mejores máquinas voladoras. Tales son los casos de los bombarderos, los aviones a propulsión a chorro, y los supersónicos como el veloz Concord. Este, desde 1980 despacha correo expresamente.

Otro importante medio de transporte, ha sido el dirigible; él de más renombre ha

sido el Graf Zeppelin que voló en servicio comercial nueve años, en los cuales hizo 651 vuelos, incluyendo uno alrededor del mundo.

En Venezuela es poco conocida la existencia de un vuelo en Zeppelin, del cual afortunados filatelistas locales poseen algún sobre circulado. Estos documentos filatélicos son, muy posiblemente, los más raros de todos los viajados en dirigible a Suramérica.

Es importante señalar que otro estelar aparato mecanizado del aire es el helicóptero, el cual hoy en día sigue transportando correspondencia.

El primer envío postal oficial del mundo fue en 1946, en Los Angeles, U.S.A. Teniendo éste como antecesor al Autogiro, máquina que en Mayo de 1934, durante la exhibición aérea APEX, voló correspondencia siguiendo la primera ruta oficial de correo Británico.

El ingenio humano no sólo ideó las anteriores formas de transportación aérea. Es meritorio decir que también existen las siguientes: correo en catapulta, en mortero, en planeador, en paracaídas, en misiles, y en cohetes. Siendo el último con seguridad el más importante del próximo milenio, ya que la humanidad necesitará poblar otros planetas, requiriendo en éstos la comunicación que da el correo.

En la actualidad ya existe el correo espacial, siendo ejemplo de esto "el cósmico" de las naves y estaciones espaciales rusas Soyuz, Salyut y recientemente MIR. En la Luna, durante el vuelo del Apollo 11, se estableció por vez primera una oficina postal habilitada con un mínimo de materiales, que consistió en un matasello de goma y un sobre que cancelaron los tres astronautas juntos en esta.

El primer correo espacial oficial sucedió años después, durante la octava misión del Transbordador espacial Challenger. Es de aclarar que lo anterior es posible gracias al desarrollo de la tecnología de los cohetes, la cual deriva de primitivos fuegos artificiales en China, siendo efectivamente registrado su uso para transportar correo por

primera vez, en cohete, el año de 1902, Isla Niuafu'ou.

Tuvieron que transcurrir tres décadas para que se hicieran numerosos experimentos en el resto del mundo, los que aportaron las bases prácticas de la tecnología de correo por cohete.

Uno de los pioneros más importantes de este medio fue, Reinhold Tiling, que empezó a experimentar desde 1928, introduciendo, en Junio 13 de 1931, varias patentes de diseños de cohete en U.S.A. Estas fueron aprobadas por su mérito en mostrar métodos de construcción de cohetes no conocidos por ningún otro pionero.

Se debe resaltar que envió con éxito, a una distancia de varias millas, cohetes con tarjetas postales, el 15 de Abril de 1931, ante un numeroso público espectador, en Osnabruck, Alemania.

Este fue el primer valiente pionero de cohetes que perdió la vida experimentando en favor de este novedoso medio de transporte.

Para finalizar este recuento de la historia del correo, que recordamos con motivo de la puesta en uso de esta serie de matasellos especiales de Ipostel, invitamos a todos los filatelistas que únicamente coleccionen estampillas a descubrir el interesante mundo de los matasellos y la historia postal.

Les aseguramos que se sorprenderán con esta otra inagotable fuente de entretenimiento y estudio.

DE AQUI Y DE ALLA

Promoción de la Filatelia

Por D.N. Jatia

Resumen del artículo publicado en el N° 57 de FLASH (Boletín informativo de la F.I.P.)

El Comité de Contacto entre las Administraciones Postales y las Organizaciones Filatélicas hizo una propuesta para promover la filatelia en las áreas en las que estaba menos desarrollada., siendo Africa la que se consideró más adecuada. Entre sus países se ha elegido en primer término

Costa de Marfil y luego, posiblemente, Kenia.

A cada Federación se ha solicitado informar a la F.I.P. qué material promocional tienen disponible, concerniente con :

- 1) Programa sobre Sellos Postales como ayuda de enseñanza para los maestros.
- 2) Material promocional para atraer nuevos interesados en la filatelia.
- 3) Libros para introducir y guiar a los interesados en coleccionar sellos.
- 4) Programa de Entrenamiento de Líderes de Grupos Juveniles.
- 5) Juegos basados en sellos postales.

El material seleccionado se dividirá en tres grupos, correspondientes a los tres continentes. El material escogido será reproducido para ser distribuido en el área de trabajo.

Igualmente la UPU está obteniendo los ítems de las Administraciones Postales con el mismo fin.

La F.I.P. asimismo ha solicitado a las Federaciones Miembros voluntarios entre los filatelistas adecuados para actuar como entrenadores en los países escogidos por un lapso de 3 semanas, en dos oportunidades distintas.

Las personas seleccionadas recibirán los pasajes, gastos de estadía y un emolumento por su tarea, que será de gran responsabilidad para obtener el éxito auspiciado.

La F.I.P. entregará inicialmente sellos temáticos recolectado entre las Federaciones, para estimular el interés, siendo el mayor problema encontrar la cantidad adecuada para el futuro, en vista de la ausencia de fuentes de comercialización.

Del éxito de este plan piloto dependerá la decisión de implementarlo en otros países.

Ha llegado el momento de convertir el lema de la Promoción de la Filatelia en realidad y ello dependerá de la cooperación de las Federaciones Miembros.

Comentarios del C.F.C.

En nuestro país debería implementarse un plan a escala nacional, con la cooperación

de Ipostel y del Ministerio de Educación. Nuestro Club hace lo más que puede, pero, obviamente no cuenta con un presupuesto adecuado para tal fin.

El Departamento de Filatelia de Ipostel está haciendo esfuerzos al respecto, pero falta la coordinación con el Ministerio de Educación, el cual ha sido siempre sordo al respecto, y con nuestra Asociación, que hace las funciones de Federación, en Venezuela.

NUEVAS EMISIONES

MUNDIALES

Por Ignacio Martinello Savio.

HONDURAS: 75 Aniversario Scout de Honduras (25 Octubre), 3 val..

PORTUGAL: 150 Años del Banco de Portugal (12 Noviembre), 78\$00; 500 Años del Descubrimiento de la Ruta Marítima hacia la India (12 Noviembre), 4 val. y hojita-recuerdo.

ESPAÑA: Literatura Española, "personajes de Ficción": La Regenta y D. Juan Tenorio (13 Noviembre), 30 y 60 Pts.; Navidad '96 (22 Noviembre), 30 Pts.

Rep. de GUINEA ECUATORIAL: Cine: James Dean, Elvis Presley, Marilyn Monroe y Vittorio De Sica (1996), 4 val.; Efemérides 1996: Anton Bruckner, 100 Años de la Muerte; Alfred Nobel, 100 Años de la Muerte; Giovanni Battista Tiepolo, 300 Años del Nacimiento; Francisco de Goya y Lucientes, 250 Años del Nacimiento.

EL CLUB INFORMA

Donaciones

El Sr. Nelson dos Santos ha donado la encuadernación de varias fotocopias de libros de filatelia que fueron entregados al Club para subastar. Esto ampliará nuestra biblioteca, representando un notable ahorro para la Asociación y, además, garantiza una

mayor durabilidad y buena presentación del interesante material literario.

PUBLICACIONES RECIBIDAS

PODIUM, "Deportes" (Argentina), Octubre '96
CORREIO FILATELICO (Brasil), Septiembre '96
ABPS News (Gran Bretaña), Abril y Julio '96
EL FILATELISTA, Categoría Juvenil (Ecuador), Septiembre '96

SOLICITUDES DE CANJE

PETER CAGAN (Vajanského 25--94079 NOVE ZAMKY, SLOVAKIA)

He would like to exchange letters with pen-friends from Venezuela. Collects stamps, coins, banknotes from all the world. Write in English or Spanish.

CRISTOBAL RECUERDA FLORES (Av. Ma. Resurrección Azkue, 21-5. Dcha., 20100 - RENTERIA (Guipúzcoa), ESPAÑA)
Gran aficionado por los sellos de Suramérica, está interesado en intercambio, por años completos, de España por Venezuela. Ofrece España desde el año 1970. Forma de cambio: bien sea por Yvert o por valor facial con base al dolar americano.

También le interesa en usado, en este caso 1 x 1. Máxima seriedad.

ANGEL VIDAL (Apdo. 4142, HABANA 4, CUBA 10400)

Desea canjear novedades cubanas por las venezolanas, sean temáticas específicas o todas las emisiones. También series temáticas mundiales según las solicitudes.

Geom. IOZZIA BRUNO (Via Roma No. 249/b -- 97015 MODICA (RG), ITALIA)

Geom. STRACQUADANIO ANTONINO (Via Cava Gucciardo Pirato 5/a -- 97015 MODICA (RG), ITALIA)

Dos italo-venezolanos, socios del Club Filatelico de Ragusa, quisieran establecer relaciones de intercambio de estampillas de

Venezuela nuevas o usadas, a partir del año 1984 en adelante. Ofrecen estampillas nuevas y usadas de Italia, Vaticano y San Marino.

ELBIO DE OLIVEIRA SOARES (Rua Dr. Dido Fontes, 971- Ed. Buriti Ap. 104, JARDIM DA PENHA 29060-280, Vitoria-Espiritu Santo, BRASIL)

Colecciona sellos y bloques nuevos de los temas siguientes: Fauna, Flora, Transportes, Colegios, Universidades, Navidad, América-Upaep, Cruz Roja, FAO y UNESCO. A cambio ofrece sellos, bloques y FDCs de Brasil.

N. PARSOTAM (7/171 Queens Drive, LYALL BAY, Wellington, NEW ZEALAND)

He offers bulk used NZ stamps. Also can supply NZ stamps at face value. All major credit cards accepted.

LISTADO DE COLABORADORES

BENEFACTORES:

MOISES SERFATY

BENEFACTORES DISTINGUIDOS:

ZAPATERIA CAMILO

EL RANCHO TRANQUILINO

TARIFA DE AVISOS

	MES	AÑO
1 PAGINA	11.025	118.650
½ PAGINA	6.300	68.040
¼ PAGINA	3.940	42.525
1/8 PAGINA	2.360	25.525

CONTRAPORTADA

1 PAGINA	14.175	145.800
½ PAGINA	7.875	85.050

Los precios por año corresponden a avisos prepagados en su totalidad. Los prepagados por trimestres no disfrutarán del descuento especial. Publicación mínima: 3 números.